INVALIDILIITTO RY **ASIANTUNTIJALAUSUNTO** 9.11.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Viite: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemispyyntö 24.10.2016

Invalidiliitto kiittää eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa lausuntopyynnöstä ja kutsusta valiokunnan kuulemistilaisuuteen. Invalidiliitto on fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajärjestö. Liitto edustaa 149 jäsenyhdistyksensä kautta 30 000 fyysisesti vammaista ja toimintarajoitteista suomalaista. Toiminta-ajatuksensa mukaisesti Invalidiliitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintakyvyltään erilaisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää.

Kuljetuspalvelut usein ainoa tapa vaikeavammaiselle liikkua

Lausunnossa arvioimme esitystä eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden ja erityisesti liikuntavammaisten kansalaisten näkökulmasta. Esityksellä tulee olemaan merkittäviä perusoikeudellisia liikkumisvapauteen liittyviä vaikutuksia liikuntavammaisten kansalaisten kohdalla. Toteamme, että tällä hetkellä julkinen joukkoliikenne on liikuntavammaisille ihmisille käytännössä esteellistä, lukuun ottamatta isoja kaupunkikeskuksia. Esteellisyys johtuu sekä kaluston esteellisyydestä, mutta myös ympäristön ja pysäkkien esteellisyydestä ja saavuttamattomuudesta. Tähän vaikuttaa myös merkittävästi ilmastolliset syyt, kuten talviaika. Kuljetuspalvelut ovat usein ainoa keino liikkua kodin ulkopuolella.

Vahva kuluttaja-asema ei toteudu vammaisten ja ikääntyvien kansalaisten kohdalla

Hallituksen esityksen taustalla oleva ajatus ns. vahvasta kuluttajasta, joka kykenee kilpailuttamaan ja arvioimaan palveluidensa tuottajaa toimii terveiden aikuisten osalta. Vammaisten ja ikääntyvien liikkujien osalta kuluttajan oma toimijuus ei kuitenkaan toteudu samalla tavalla. Tähän ei sovi asiakkaan voimavaroja edellyttävä jälkikäteinen ja monimutkainen reklamaatio ja kantelutie, johon liikennekaari nyt perustaa asiakkaiden oikeusturvan.

Myös **Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta** on lausunnossaan 17.6.2016 (103/2016) ottanut kantaa yhdenvertaisuuslain soveltamisesta ja sen vaikutuksista liikennekaari -hankkeessa. Lautakunta pitää välttämättömänä, että liikennekaaressa säädetään erikseen esteettömien, saavutettavien palvelumallien syntymisen, mukaan lukien ajoneuvojen saavutettavuuden ja esteettömyyden sekä palveluiden kuten kuljettajien erityisten ammattipätevyyden perusteista. Lautakunta katsoi, ettei näitä voi jättää pelkästään markkinoiden varaan.

Viranomaisen ostama liikenne ja julkiset hankinnat eivät takaa kuljetuspalveluiden matkustajaturvallisuutta ja saatavuutta

Liikennekaaren valmistelussa on luotettu siihen, että invataksien saatavuus ja kuljettajan osaaminen varmistetaan viranomaisten ostamalla liikenteellä. Kokemus ja todellisuus on kuitenkin päinvastainen. Invalidiliitto on jo vuosia havainnut asiakasyhteydenottojen perusteella, että toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden kuljettamisesta vastaavaa henkilöstöä (kuljettajia) ja kalustoa koskevia säädöksiä tulisi päinvastoin vahventaa nykyisillä joukkoliikenneluvallisilla toimijoilla ja saattaa eri liikenneluvilla toimivat tahot matkustajaturvallisuutta turvaavien säännösten osalta yhdenmukaiseen asemaan.

Esteetöntä ja invataksikalustoa sekä kuljettajan osaamista koskevan sääntelyn eroavuudet suhteessa joukkoliikenneluvalla toimiviin on vaikuttanut merkittävästi julkisesti kilpailutettuihin kuljetuspalveluihin. Osaamisen ja kaluston näkökulmasta kilpailutetuissa kuljetuspalveluissa sekä kalusto että kuljettajien ammattitaito ovat puutteellisempia. On havaittu, että taksiliikenneluvalla liikennöivä palvelu on ollut turvallisempaa ja osaavampaa kuin joukkoliikenneluvalla toimivien. Tämä on johtunut pitkältikin taksilupaan liittyvästä velvoittavammasta säätelystä. Nyt lainsäädäntöä kehitettäessä olisi hyvä aika korjata tämä tilanne ja saattaa eri toimijat samalle viivalle.

Talouden näkökulmasta erityisesti esteettömän ja invataksikaluston palvelutaso edellyttää tällä hetkellä elinkeinonharjoittajalta merkittävimpiä taloudellisia investointeja. Tämä johtaa kilpailutuksessa siihen, että kilpailutuksia ovat voittaneet laadullisesti halvemmat ostajan määrittelemät palveluntarjoajat kuin taksiliikenneluvalliset toimijat.

Tulevaisuuden markkinoiden näkökulmasta on selvä, että niin julkisissa hankinnoissa kuin vapailla markkinoilla hintakilpailu karsii taksiliikenneluvalliset invataksityyppiset ja matkustajaturvallisuuden kannalta velvoittavimmin säädellyt toimijat markkinoilta, jos kalustovaatimuksia ei pyörätuolissa istuen matkustavien ja muutoin toimintakyvyltään rajoittuneiden kuljetuksiin ole ennakollisesti reunaehtojen osalta lainsäädännöllä varmistettu. Myös kuljettajan osaaminen on varmistettava, kuten olemme ehdottaneet.

Matkustajaturvallisuutta turvaavia minimisäännöksiä ei tule kumota

Kannatamme liikennekaariesitystä siltä osin kuin se koskee turhien markkinoille pääsyä estävien säädösten purkua, uuden teknologian ja innovaatioiden hyödyntämistä, rajapintojen avaamista eri toimijoiden välillä sekä yhteneväisiä lippu- ja maksujärjestelmiä.

Matkustajaturvallisuuden kannalta välttämättömiä seuraavassa esittämiämme minimiturvasäännöksiä ei tule kuitenkaan purkaa. Ne on säädetty viimeisen kymmenen vuoden aikana ja syntyneet nimenomaan havaituista välttämättömistä eri tavoin vammaisten ihmisten turvalliseen kuljettamiseen liittyvistä erityistarpeista.

Lainvalmistelija ei ole tehnyt vaikuttavuusarviointia edellä mainittujen säädösten purkamisesta matkustajaturvallisuuteen sekä invataksivarustellun kaluston markkina-aseman turvaamisesta. Vaikuttavuusarviointi on tehtävä.

Kaikessa henkilöliikenteessä liikennelupa on lähtökohta matkustajaturvallisuudelle

Taksinkuljettajan ajolupa ammattipätevyyden arvioinnissa tulee säilyä. Ajolupa tulee saattaa koskemaan myös henkilöliikenneluvallisia kuljettajia. Ajolupaan liittyvästä pakollisesta koulutuksesta voidaan luopua. Ajolupaan tulee liittää perusasioihin liittyvä viranomaisen järjestämä koe – kuten tälläkin hetkellä – niiden kuljettajien kohdalle, jotka kuljettavat toimintakyvyltään rajoittuneita tai vammaisia asiakkaita. Kokeessa tulee arvioida asiakkaan kohtaamista, yleisimpien apuvälineiden käsittelyä ja kiinnittämistä, asiakkaan avustamista autoon ja pois sekä porrasvetoa. Lupamenettelyn tulisi koskea yhdenmukaisesti kaikkia toimijoita.

Rikostaustan selvittäminen viranomaisen tehtäväksi

Ajatus siitä, että yrittäjä ryhtyisi hoitamaan nyt viranomaiselle kuuluvaa rikostaustaselvittelyä, ei ole ymmärrettävä eikä hyväksyttävä. Viranomaisella on nyt asianmukainen oikeus tarvittaessa arvioida yksittäisen kuljettajan asemaa viranomaisrekistereissä olevien ajantasaisten tietojen perusteella. Valvontatehtävä pitää yksiselitteisesti säilyttää viranomaisen tehtävänä virkavastuulla. Lisäksi on hyvä huomata, että rikosrekisteriotteen tietoihin ei kirjata läheskään siinä laajuudessa tietoja, kun nyt poliisilla ja muilla viranomaisilla omissa rekistereissään on. Edellä mainittuja näkökulmia vasten on siis selvä, ettei esitetty II osa 3 luku 2 §:ssä esitetty henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisesta ole pidettävä riittävänä.

Liikennekaareen on säädettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle velvollisuus antaa määräys ajolupaan liittyvästä pätevyysvaatimuksista niihin kuljetuksiin, joissa kuljetetaan toimintakyvyltään rajoittuneita ja vammaisia asiakkaita.

Kuljetuspalvelut liikuntavammaisten osalta voidaan jakaa asiakkaan näkökulmasta kahteen eri toteutustapaan; julkisesti korvattaviin ja järjestettäviin kuljetuspalveluihin sekä itse maksettaviin kuluttajaoikeudellisiin kuljetuksiin. Molemmissa näissä toteutustavoissa asiakkaan turvallisuutta on turvannut ennakollisesti nyt voimassa oleva ja liikennekaarella kumottavaksi ehdotettu taksiliikennelain (217/2007) ja siihen kytköksissä oleva laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (6952/2009), esteettömän taksin ajolupaan liittyvä korostettu terveydentilan vaatimus sekä enimmäishintasäätely. Valvonta jäisi yksin elinkeinonharjoittajan vastattavaksi ja asiakkaan jälkikäteisten vahinkoilmoitusten varaan.

Eri tavoin vammaisten ja muutoin toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kuljettaminen ja asiakasturvallisuus on välittömästi riippuvainen kuljettajan henkilökohtaisista ominaisuuksista ja asiakas on käytännössä kuljettajan varassa. Siksi kuljettajan osaaminen ja luotettavuus on varmennettava etukäteen ajolupaan liittyvällä pätevyysvaatimuksella. **Liikennekaareen on nimenomaisesti säädettävä Liikenteen**

turvallisuusvirastolle velvollisuus antaa määräys ajolupaan liittyvästä pätevyysvaatimuksista niihin kuljetuksiin, joissa kuljetetaan toimintakyvyltään rajoittuneita ja vammaisia asiakkaita. Ajolupaan on liitettävä arvio kuljettajan terveydellisestä tilasta ja toimintakyvystä siten kuin Trafin määräys 28.5.2014 (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014) taksinkuljettajan toimintakyvystä.

Kalustovaatimukset vaikuttavat markkinoiden muotoutumiseen; Pyörätuolissa matkustavan asiakkaan kalustovaatimukset yhdenmukaisiksi kaikille henkilöliikennettä harjoittaville

Liikennekaari ei koske ajoneuvojen rakenteita. Tämä tarkoittaisi sitä, että pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettamista koskevasta ajoneuvon rakenteista ja varusteista jäisi voimaan edelleen vanhat säädökset; taksiliikennelain nojalla annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) sekä Invataksista määritellyn ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista koskevan asetuksen 13 §, Trafin suositus paariautojen erityisvaatimuksista (TRAFI/18841/03.04.03.00/2013). Käytännössä nämä tarkoittavat riittävän ison kokoluokan autoa, jossa on turvallisuusstandardit täyttävä pyörätuolinostin, kaksi pyörätuolipaikkaa tarvittavine turvakiinnityksineen. Kyse on matkustajan turvallisuuden ja hengen turvaamisesta matkan aikana, ei ylimääräisestä laatutekijästä.

Säännökset koskevat ainoastaan taksiliikenneluvalla toimivia. Esityksessä ei ole tehty vaikuttavuusarviointia siitä, miten kalustovaatimukset vaikuttavat markkinoiden muotoutumiseen. Oletettavaa on, että markkinat vinoutuvat toimijoille, joita kyseiset turvallisuusvaatimukset eivät koske. Esityksessä ei myöskään ole huomioitu jo nyt tällä hetkellä vallitsevaa matkustajaturvallisuutta vaarantavaa tilannetta, jossa turvallisuusmääräykset koskevat vain taksiliikenneluvallisia, mutta ei muita henkilöliikennettä harjoittavia tahoja. Matkustajaturvallisuuden näkökulmasta olisi kuitenkin välttämätöntä, että kalusto, turvavälineet ja mitat säädetään koskemaan kaikkia luvanhaltijoita, jotka kuljettavat pyörätuolissa istuvia matkustajia henkilöliikenneluvan tyypistä riippumatta. **Liikennekaareen on säädettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle velvollisuus määrätä matkustajaturvallisuuden takaamiseksi kalustovaatimukset kaikille henkilöliikennettä harjoittaville, jotka kuljettavat pyörätuolissa istuvaa asiakasta.** Invalidiliitto kiinnittää huomiota myös siihen, että ehdotuksessa ei ole tarkemmin otettu kantaa matkustajan vakuutusturvaan liittyviin kysymyksiin.

Kuljettajan vammaiselle ja toimintarajoitteiselle henkilölle antamalle avulle ja apuvälineen kuljettamiselle on säädettävä enimmäishinta

Esityksessä ehdotetaan hintasääntelystä luopumista. Tällä hetkellä taksiluvalliset toimijat ovat olleet velvoitettuja noudattamaan valtioneuvoston asetusta taksiliikenteen kuluttajahinnoista. Tämä ns. taksa-asetus on sisältänyt vammaisten ja toimintarajoitteisten kiinteästi matkan suorittamiseen liittyvään avustamiseen kuuluvia korvauksia. Korvaukset ovat mahdollistaneet kuluttajan oikeudellisen mahdollisuuden myös vaatia tällaista osaavaa palvelua turvallisesti ja ammattitaitoisesti suoritettuna. Vaativin näistä on asiakkaan vetäminen pyörätuolilla portaissa joko käsivoimin tai

CE-merkityn porraskiipijän avulla sekä asiakkaan kuljettaminen paareilla. Liikennekaaren myötä liikenteenharjoittaja voisi itse määritellä palvelun ja hinnan. Erityisesti porrasveto, paarikuljetukset sekä avustaminen toimintakyvyltään rajoittunutta asiakasta, jolla on vaikeuksia tai kyvyttömyyttä vamman tai sairauden johdosta havainnoida mahdollisia vaaratekijöitä ennakolta tai edes jälkikäteen edellyttävät kuljettajalta perehtyneisyyttä ja osaamista vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden avustamiseen. Jatkossa elinkeinonharjoittaja vastaisi niin osaamisesta kuin myös palvelun hinnoittelusta. Tämä ei ole kuljettajan apua tarvitsevien asiakasturvallisuuden ja invataksikalustoa tarvitsevien asiakkaiden näkökulmasta riittävää.

Liikennekaareen on Liikenteen turvallisuusvirastolle määrättävä velvollisuus antaa enimmäishinta kuljettajan vammaiselle ja toimintarajoitteiselle henkilölle antamalle avulle ja apuvälineen kuljettamiselle, mikä perustuu ajoluvan pätevyysvaatimuksiin kuljetuksissa, joissa kuljetetaan toimintakyvyltään rajoittuneita ja vammaisia asiakkaita.

Yksityiskohtaiset ehdotukset

Jotta matkustajaturvallisuus ei vaarantuisi, saavutettu esteetön palvelutaso ei laskisi ja jotta tulevaisuudessa voitaisiin turvata terveet ja toimivat liikennemarkkinat vammaisille henkilöille myös julkisen vallan kilpailuttaessa sen järjestämiä kuljetuksia esittää Invalidiliitto, että;

1. **Liikenneluvasta riippumatta kaikilta kuljettajilta tulee vaatia ajolupa**, joka perustuu viranomaisen järjestämään kokeeseen, ja jonka viranomainen myöntää ja tarkistaa ajoluvan saamisen edellytykset määräajoin.
2. **Pääasiallisesti toimintakyvyltään rajoittuneita tai vammaisia asiakkaita kuljettavien ajolupaan riippumatta henkilöliikenneluvan laadusta on liitettävä arvio kuljettajan terveydellisestä tilasta ja toimintakyvystä siten kuin Trafin määräys 28.5.2014 (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014) taksinkuljettajan toimintakyvystä.** Määräyksen mukaan taksinkuljettajalta edellytetään erillistä lääkärin määräajoin suorittamaa laajennettua terveystarkastusta. Arvio perustuu esteettömän taksin ja invataksin kuljettajan erityisiin fyysisiin ja muihin työnkuvan edellyttämiin vaatimuksiin fyysisen ja psyykkisen terveydentilan ja avustamisen kyvykkyyden arviointiin, mitkä poikkeavat muusta henkilöliikenteestä.

   Perusteluina kiinnitämme huomiota vielä seuraavaan; ”Fyysistä terveyttä ja toimintakykyä pidetään riittävänä jos henkilön selkä ja **ylä- ja alaraajat toimivat siten, että hän pystyy auttamaan liikuntarajoitteisen asiakkaan turvallisesti autoon ja autosta pois, siirtämään matkustajan matkatavarat ja mahdolliset apuvälineet autoon, autosta pois sekä kiinnittämään mahdolliset apu- ja turvavälineet ahtaissakin olosuhteissa. Invataksin ja esteettömän taksikaluston kuljettajan on lisäksi pystyttävä auttamaan matkustajaa portaissa** taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista annetun valtioneuvoston asetuksen (460/2013) 6 §:n 1

momentin 3 b -kohdassa tarkoitetulla tavalla. Arvioinnissa on otettava huomioon myös tutkimuksissa mahdollisesti herännyt epäily jonkin muun sairauden tai terveydentilan ominaisuuden merkittävästä vaikutuksesta tutkittavan toimintakykyyn taksinkuljettajana, vaikka nämä seikat eivät estäisikään luokan 2 ajokorttivaatimusten täyttymistä.”.

Toteamme vielä, että liikennekaaren yksityiskohtaisissa perusteluissa kiinnitetään aivan oikein huomiota: ”Taksinkuljettajaan kohdistuisivat poikkeuksellisen tiukat soveltuvuusvaatimukset. Näitä vaatimuksia on kuitenkin pidettävä perusteltuina sen vuoksi, että **suuri osa taksiasiakkaista on toimintakyvyltään rajoittuneita, esimerkiksi vanhuksia, lapsia tai toimintarajoitteen vuoksi erityistä apua tarvitsevia.** Asiakas on taksissa usein yksin kuljettajan kanssa.” Vaikka näin todetaan perustelutekstissä, niin miksi tästä ehdotetaan kuitenkin luovuttavaksi?

4. **Liikennekaareen tulee nimenomaisesti kirjata, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on velvollisuus antaa tarkemmat määräykset enimmäishinnasta vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden avustamisesta ja apuvälineiden kuljettamisesta perittävän maksun oikeellisuudesta ja kohtuullisuudesta. Maksu perustuu ajoluvan pätevyysvaatimuksiin kuljetuksissa, joissa kuljetetaan toimintakyvyltään rajoittuneita ja vammaisia asiakkaita.**
5. **Liikennekaareen tulee nimenomaisesti kirjata, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on velvollisuus antaa tarkempi määräys kaluston laatu- ja turvallisuusvaatimuksista kaikille niille toimijoille, jotka harjoittavat henkilöliikennettä ja kuljettavat matkustajaa pyörätuolissa istuen.** Määräys koskisi kaikkia liikenneluvasta riippumatta ja se korvaisi taksiliikennelain nojalla annetusta liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) sekä Invataksista määritellyn ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista koskevasta asetuksen 13 §:n sekä Trafin suosituksen paariautojen erityisvaatimuksista (TRAFI/18841/03.04.03.00/2013).
6. **Eri kalustojen ja niihin liittyvien esteettömän kaluston laatuvaatimusten taloudelliset ja fiskaaliset vaikutukset markkinoihin tulee arvioida.** Taksiliikennettä voisi harjoittaa jatkossa nykyistä monipuolisemmalla kalustotarjonnalla. Kilpailuneutraliteetin näkökulmasta erityyppisten ajoneuvojen verokohtelu jäi kuitenkin ratkaisematta. Esimerkiksi pienoislinja-autoista ei kerätä auto- tai ajoneuvoveroa. Tämän vaikutusarviointia kilpailuneutraliteettiin ei ole tehty. Erityisen ongelmallinen tämä on esteettömän kaluston osalta, joissa vain taksikalustossa laatuvaatimukset olisivat velvoittavia (hissi, kiinnityspisteet, pyörätuolilla matkustamisen kannalta riittävän ison kokoluokan auto, missä istumapaikan koko ja paikat määritelty M-luokan ajoneuvo).
7. **Asiakkaan ja kuluttajan oikeusturvaa on vahvennettava ja määriteltävä viranomainen kelle kannella** tilanteissa, joissa luvanhaltija tuottaa matkustajaturvallisuutta vaarantavaa palvelua asiakasreklamaatioista huolimatta.

Lopuksi

Esittämämme parannusehdotukset liikennekaareen lisäävät matkustajaturvallisuutta merkittävästi. Palvelun ongelmiin olisi helpompi puuttua ja mahdollisuus saada oikeusturvaa vahvistuisi. Samalla ennaltaehkäistäisiin epäterveen markkinan aiheuttamia henkilövahinkoja ja turvattaisiin myös heikommassa kuluttaja-asemassa olevien kansalaisten liikkuminen.

Hallituksen esityksen taustalla oleva ajatus vahvasta kuluttajasta, joka kykenee kilpailuttamaan ja arvioimaan palvelujen tuottajaa, toimii terveiden aikuisten osalta. Eri tavoin vammaisten ja ikääntyneiden ihmisten osalta kuluttajan oma toimijuus ei kuitenkaan toteudu samalla tavalla.

Toteamme lisäksi, että Suomi ratifioi YK:n vammaisten henkilöiden yleissopimuksen ja sitä koskevan lisäpöytäkirjan kesäkuussa 2016. Yleissopimuksen 9 esteettömyyttä koskeva artikla edellyttää valtiolta toimenpiteitä, joilla se varmistaa vammaisten henkilöiden itsenäiseen elämään ja osallistumiseen täysimääräisesti kaikilla elämän alueilla toteuttamalla asianmukaiset toimenpiteet mm. yhdenvertaiseen kuljetukseen. Samalla on varmistettava, että yksityiset tahot, jotka tarjoavat yleisölle avoimia palveluja, ottavat huomioon kaikki esteettömyyden osatekijät vammaisten henkilöiden kannalta. Näiden turvaamiseksi kehitetään ja saatetaan voimaan yleisölle avoimien tai tarjottavien palvelujen saavutettavuuta koskevia vähimmäisstandardeja ja -ohjeita ja valvotaan niiden täytäntöönpanoa. Nämä tulee siis huomioida myös lainsäädäntöä säädettäessä.

Ehdottamamme asiakkaan turvallisuutta täsmentävät ehdotukset eivät estä Liikennekaaren tavoitteiden toteutumista, vaan ne nimenomaisesti turvaavat heikommassa asemassa olevien ihmisten turvallisen matkustamisen reunaehdot myös tulevaisuudessa. Toivomme eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan huomioivan ehdotuksemme mietinnössään.

Helsingissä 8.11.2016
Invalidiliitto ry

Petri Pohjonen
pääjohtaja

Laura Andersson
yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja: Elina Akaan-Penttilä, lakimies, elina.akaan-penttila@invalidiliitto.fi